



## Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τρίτο τμήμα)

της 29ης Σεπτεμβρίου 2022 \*

«Προδικαστική παραπομπή – Αεροπορικές μεταφορές – Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 – Άρθρο 16 – Αποζημίωση των επιβατών και παροχή βοήθειας σε αυτούς – Αποστολή του εθνικού φορέα που είναι αρμόδιος για την εφαρμογή του κανονισμού – Εθνική ρύθμιση που παρέχει στον φορέα αυτόν την εξουσία να διατάσσει τον αερομεταφορέα να καταβάλει την οφειλόμενη σε επιβάτη αποζημίωση – Χάρτης των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης – Άρθρο 47 – Δικαίωμα προσφυγής ενώπιον δικαστηρίου»

Στην υπόθεση C-597/20,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Fővárosi Törvényszék (πρωτοδικείο Περιφέρειας Βουδαπέστης-Πρωτεύουσας, Ουγγαρία) με απόφαση της 27ης Οκτωβρίου 2020, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 12 Νοεμβρίου 2020, στο πλαίσιο της δίκης

**Polskie Linie Lotnicze «LOT» S.A.**

κατά

**Budapest Főváros Kormányhivatala,**

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τρίτο τμήμα),

συγκείμενο από τους K. Jürimäe (εισηγήτρια), πρόεδρο τμήματος, N. Jääskinen, M. Safjan, N. Piçarra και M. Gavalec, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: J. Richard de la Tour

γραμματέας: I. Illéssy, υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 2ας Φεβρουαρίου 2022,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

– η Polskie Linie Lotnicze «LOT» S.A., εκπροσωπούμενη από τους S. Berecz και A. Csehó, ügyvédek,

\* Γλώσσα διαδικασίας: η ουγγρική.

- η Budapest Főváros Kormányhivatala, εκπροσωπούμενη από τους G. Cziráky, νομικό σύμβουλο, και G. Tóth,
- η Ουγγρική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τη Zs. Biró-Tóth και από τον M. Z. Fehér,
- η Ολλανδική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την M. Bulterman και από τον J. Hoogveld,
- η Πολωνική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους B. Majczyna και J. Lachowicz,
- η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους V. Bottka, L. Havas και K. Simonsson,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 28ης Απριλίου 2022,

εκδίδει την ακόλουθη

### Απόφαση

- 1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 16, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91 (ΕΕ 2004, L 46, σ. 1).
- 2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ του αερομεταφορέα Polskie Linie Lotnicze «LOT» S.A. (στο εξής: LOT) και της Budapest Főváros Kormányhivatala (Επιθεώρησης για την προστασία των καταναλωτών υπαγόμενης στη Νομαρχία Βουδαπέστης-Πρωτεύουσας, Ουγγαρία) (στο εξής: Επιθεώρηση προστασίας των καταναλωτών), σχετικά με την απόφαση με την οποία η τελευταία υποχρέωσε τη LOT να καταβάλει την αποζημίωση που προβλέπεται στο άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004.

### Το νομικό πλαίσιο

#### *Το δίκαιο της Ένωσης*

- 3 Οι αιτιολογικές σκέψεις 1, 2, 4, 21 και 22 του κανονισμού 261/2004 έχουν ως εξής:
  - «(1) Η ανάληψη δράσης από την Κοινότητα στο πεδίο των αερομεταφορών θα πρέπει να αποβλέπει, μεταξύ άλλων, στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού. Θα πρέπει εξάλλου να ληφθούν πλήρως υπόψη οι απαιτήσεις προστασίας των καταναλωτών.
  - (2) Η άρνηση επιβίβασης και οι ματαιώσεις πτήσεων ή οι μεγάλες καθυστερήσεις προκαλούν σοβαρή αναστάτωση και ταλαιπωρία στους επιβάτες.

[...]

(4) Η Κοινότητα θα πρέπει συνεπώς να ανυψώσει το επίπεδο προστασίας που προβλέπει ο εν λόγω κανονισμός, για να ενισχυθούν τα δικαιώματα των επιβατών αφενός, και για να εξασφαλισθεί ότι οι αερομεταφορείς δρουν υπό εναρμονισμένους όρους μέσα σε μια ελευθερωμένη αγορά, αφετέρου.

[...]

(21) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεσπίσουν κανόνες επιβολής κυρώσεων για την παράβαση του παρόντος κανονισμού και να εξασφαλίζουν την εφαρμογή τους. Οι κυρώσεις αυτές πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

(22) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξασφαλίσουν και να εποπτεύουν τη γενική συμμόρφωση των αερομεταφορέων τους με τον παρόντα κανονισμό και να ορίσουν κατάλληλο φορέα για την άσκηση των εκτελεστικών καθηκόντων. Η εποπτεία δεν θα πρέπει να επηρεάζει τα δικαιώματα επιβατών και αερομεταφορέων να προσφεύγουν στα δικαστήρια σύμφωνα με τις διαδικασίες του εθνικού δικαίου.»

4 Το άρθρο 5 του κανονισμού αυτού, με τίτλο «Ματαίωση», προβλέπει στις παραγράφους 1 και 3 τα εξής:

«1. Σε περίπτωση ματαίωσης μιας πτήσης, οι επιβάτες δικαιούνται:

[...]

γ) αποζημίωση από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 7, εκτός αν:

[...]

iii) έχουν πληροφορηθεί τη ματαίωση λιγότερο από επτά ημέρες πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και τους προσφέρεται μεταφορά με άλλη πτήση, που τους επιτρέπει να φύγουν όχι περισσότερο από μία ώρα νωρίτερα από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και να φτάσουν στον τελικό τους προορισμό λιγότερο από δύο ώρες μετά την προγραμματισμένη ώρα άφιξης.

[...]

3. Ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να πληρώσει αποζημίωση σύμφωνα με το άρθρο 7 αν μπορεί να αποδείξει ότι η ματαίωση έχει προκληθεί από έκτακτες περιστάσεις οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα.»

5 Το άρθρο 7 του κανονισμού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Δικαίωμα αποζημίωσης», ορίζει στην παράγραφο 1 τα εξής:

«Όταν γίνεται παραπομπή στο παρόν άρθρο, ο επιβάτης λαμβάνει αποζημίωση ύψους:

α) 250 ευρώ για όλες τις πτήσεις έως και 1 500 χιλιομέτρων·

β) 400 ευρώ για όλες τις ενδοκοινοτικές πτήσεις άνω των 1 500 χιλιομέτρων και όλες τις άλλες πτήσεις μεταξύ 1 500 και 3 500 χιλιομέτρων·

γ) 600 ευρώ για όλες τις πτήσεις που δεν εμπίπτουν στα στοιχεία α) ή β).

Για τον προσδιορισμό της σχετικής απόστασης, λαμβάνεται ως βάση ο τελευταίος προορισμός στον οποίο ο επιβάτης θα φθάσει καθυστερημένα μετά την προγραμματισμένη ώρα εξαιτίας της άρνησης επιβίβασης ή της ματαίωσης.»

- 6 Το άρθρο 12 του ίδιου κανονισμού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Περαιτέρω αποζημίωση», ορίζει στην παράγραφο 1 τα εξής:

«Ο παρών κανονισμός δεν θίγει τα δικαιώματα του επιβάτη για περαιτέρω αποζημίωση. Η χορηγούμενη δυνάμει του παρόντος κανονισμού αποζημίωση μπορεί να εκπίπτει από την τυχόν περαιτέρω αποζημίωση.»

- 7 Το άρθρο 16 του κανονισμού 261/2004, το οποίο φέρει τον τίτλο «Παραβάσεις», έχει ως εξής:

«1. Κάθε κράτος μέλος ορίζει το φορέα που είναι αρμόδιος για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού όσον αφορά τις πτήσεις που αναχωρούν από αερολιμένες που βρίσκονται στο έδαφός του και για τις πτήσεις από τρίτες χώρες προς αερολιμένες σε αυτό το έδαφος. Όπου αρμόζει, ο φορέας αυτός λαμβάνει τα μέτρα που είναι αναγκαία για να καταστούν σεβαστά τα δικαιώματα των επιβατών. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για το φορέα που ορίζεται κατ' εφαρμογή της παρούσας παραγράφου.

2. Με την επιφύλαξη του άρθρου 12, κάθε επιβάτης μπορεί να υποβάλλει καταγγελία σε οποιοδήποτε φορέα έχει οριστεί κατ' εφαρμογή της παραγράφου 1, ή σε οποιοδήποτε αρμόδιο φορέα έχει ορίσει ένα κράτος μέλος, σχετικά με τυχόν παράβαση του παρόντος κανονισμού σε οποιοδήποτε αερολιμένα του εδάφους κράτους μέλους ή σχετικά με οποιαδήποτε πτήση από τρίτη χώρα προς αερολιμένα του εδάφους κράτους μέλους.

3. Οι κυρώσεις που προβλέπουν τα κράτη μέλη για τις παραβάσεις του παρόντος κανονισμού πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.»

### ***Το ουγγρικό δίκαιο***

- 8 Κατά το άρθρο 43/A, παράγραφος 2, του a fogyasztónvédelemről szóló 1997. évi CLV. törvény (νόμου CLV του 1997, περί προστασίας των καταναλωτών), της 15ης Δεκεμβρίου 1997 (*Magyar Közlöny* 1997/119., σ. 9558, στο εξής: νόμος περί προστασίας των καταναλωτών):

«Η αρχή προστασίας των καταναλωτών –εάν είναι απαραίτητο, σε συνεννόηση με την αρχή πολιτικής αεροπορίας– είναι αρμόδια για την εφαρμογή του [κανονισμού (ΕΕ) 2017/2394 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2017, σχετικά με τη συνεργασία μεταξύ των εθνικών αρχών που είναι αρμόδιες για την επιβολή της νομοθεσίας για την προστασία των καταναλωτών και με την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004 (ΕΕ 2017, L 345, σ. 1)] όσον αφορά τις παραβάσεις των διατάξεων του κανονισμού 261/2004 που διαπράττονται εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης».

- 9 Δυνάμει του άρθρου 47, παράγραφος 1, στοιχεία c και i, του νόμου περί προστασίας των καταναλωτών, η αρχή προστασίας των καταναλωτών έχει την ευχέρεια να υποχρεώσει τη συγκεκριμένη επιχείρηση να παύσει, εντός ορισμένης προθεσμίας, τις διαπιστωθείσες παρατυπίες και παραλείψεις καθώς και την εξουσία να επιβάλλει τα αποκαλούμενα πρόστιμα «για την προστασία των καταναλωτών».

## Η διαφορά της κύριας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα

- 10 Μετά από καθυστέρηση άνω των τριών ωρών της πτήσης τους από τη Νέα Υόρκη (Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής) με προορισμό τη Βουδαπέστη (Ουγγαρία), ορισμένοι επιβάτες προσέφυγαν στην Επιθεώρηση προστασίας των καταναλωτών προκειμένου αυτή να υποχρεώσει τη LOT να καταβάλει την αποζημίωση που προβλέπεται στο άρθρο 7 του εν λόγω κανονισμού λόγω παράβασης του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του κανονισμού 261/2004.
- 11 Με απόφαση της 20ής Απριλίου 2020, η Επιθεώρηση διαπίστωσε παράβαση, μεταξύ άλλων, του άρθρου 7, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του κανονισμού 261/2004 και υποχρέωσε τη LOT να καταβάλει αποζημίωση ύψους 600 ευρώ σε κάθε θιγόμενο επιβάτη.
- 12 Εκτιμώντας ότι η Επιθεώρηση προστασίας των καταναλωτών δεν ήταν αρμόδια να επιβάλει την καταβολή τέτοιας αποζημίωσης, η LOT προσέβαλε την απόφαση αυτή ενώπιον του Fővárosi Törvényszék (πρωτοδικείου Περιφέρειας Βουδαπέστης-Πρωτευούσης, Ουγγαρία), το οποίο είναι το αιτούν δικαστήριο στην υπό κρίση υπόθεση.
- 13 Η LOT, στηριζόμενη στις προτάσεις του γενικού εισαγγελέα στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις Ruisenaars κ.λπ. (C-145/15 και C-146/15, EU:C:2016:12), υποστηρίζει ότι η σχέση μεταξύ αερομεταφορέα και επιβάτη είναι αστικής φύσης. Υπό τις συνθήκες αυτές, η ουγγρική πρακτική που παρέχει τη δυνατότητα στην Επιθεώρηση προστασίας των καταναλωτών να επιβάλει στους αερομεταφορείς την καταβολή αποζημίωσης βάσει του κανονισμού 261/2004 στερεί από τα ουγγρικά πολιτικά δικαστήρια τη δικαιοδοσία τους.
- 14 Αντιθέτως, η Επιθεώρηση προστασίας των καταναλωτών θεωρεί ότι έχει δικαιοδοσία δυνάμει του άρθρου 16, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού αυτού. Κατά την Επιθεώρηση, ο νόμος περί προστασίας των καταναλωτών προβλέπει ότι είναι επιφορτισμένη με την εφαρμογή του κανονισμού 2017/2394 σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων του κανονισμού 261/2004. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιθεώρηση διαθέτει την εξουσία επιβολής προστίμου, το οποίο αποκαλείται πρόστιμο «για την προστασία των καταναλωτών».
- 15 Το αιτούν δικαστήριο διατηρεί αμφιβολίες ως προς το αν η Επιθεώρηση προστασίας των καταναλωτών μπορεί να επιβάλει σε αερομεταφορέα την καταβολή αποζημίωσης, κατά την έννοια του άρθρου 7 του κανονισμού 261/2004, για παράβαση των διατάξεων του κανονισμού αυτού.
- 16 Κατά το αιτούν δικαστήριο, από το διατακτικό της απόφασης της 17ης Μαρτίου 2016, Ruisenaars κ.λπ. (C-145/15 και C-146/15, EU:C:2016:187), δεν μπορεί να συναχθεί αν το Δικαστήριο απέκλινε από την ερμηνεία του άρθρου 16 του κανονισμού 261/2004 την οποία πρότεινε ο γενικός εισαγγελέας με τις προτάσεις του στις υποθέσεις επί των οποίων εκδόθηκε η ως άνω απόφαση. Κατά την ερμηνεία αυτή, εθνικός φορέας που επιλαμβάνεται ατομικής καταγγελίας επιβάτη αεροπορικών μεταφορών δεν μπορεί να λάβει μέτρα καταναγκασμού έναντι του συγκεκριμένου αερομεταφορέα προκειμένου να τον υποχρεώσει να καταβάλει την αποζημίωση που οφείλεται στον επιβάτη αυτόν δυνάμει του κανονισμού αυτού.
- 17 Το αιτούν δικαστήριο εκτιμά, εξάλλου, ότι η απόφαση εκείνη δεν μπορεί να μεταφερθεί απευθείας στο πλαίσιο της υπόθεσης της κύριας δίκης. Συγκεκριμένα, στην Ουγγαρία, σε αντίθεση με την περίπτωση την οποία αφορούσε η απόφαση εκείνη, η Επιθεώρηση προστασίας των καταναλωτών

υποχρεώνει κατά σύστημα τους αερομεταφορείς να καταβάλλουν την αποζημίωση που προβλέπει ο κανονισμός 261/2004, ακόμη και αν υφίσταται η δυνατότητα προσφυγής ενώπιον των πολιτικών δικαστηρίων.

- 18 Εντούτοις, το αιτούν δικαστήριο διευκρινίζει ότι, μολονότι η Επιθεώρηση προστασίας των καταναλωτών έχει γενική αρμοδιότητα να αποφαινεται επί παραβάσεων των διατάξεων του κανονισμού 261/2004, εντούτοις στην ουγγρική νομοθεσία δεν υφίσταται ειδική διάταξη που να της παρέχει τη δυνατότητα να λαμβάνει μέτρα καταναγκασμού για την αποζημίωση των επιβατών σε περίπτωση μη τήρησης του κανονισμού.
- 19 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Fővárosi Törvényszék (πρωτοδικείο Περιφέρειας Βουδαπέστης-Πρωτεύουσας) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Έχει το άρθρο 16, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού [261/2004] την έννοια ότι ο εθνικός φορέας που είναι αρμόδιος για την εφαρμογή του κανονισμού, στον οποίο έχει υποβληθεί ατομική καταγγελία επιβάτη, δεν μπορεί να υποχρεώσει τον οικείο αερομεταφορέα να καταβάλει την αποζημίωση που δικαιούται ο επιβάτης βάσει του κανονισμού;»

#### **Επί του προδικαστικού ερωτήματος**

- 20 Με το ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 16 του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι εθνικός φορέας αρμόδιος για την εφαρμογή του κανονισμού αυτού μπορεί να υποχρεώσει τον αερομεταφορέα να καταβάλει την αποζημίωση, κατά την έννοια του άρθρου 7 του κανονισμού, που οφείλεται στους επιβάτες δυνάμει του ίδιου κανονισμού, όταν ο εν λόγω εθνικός φορέας έχει επιληφθεί ατομικής καταγγελίας επιβάτη.
- 21 Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, για την ερμηνεία διατάξεως του δικαίου της Ένωσης πρέπει να λαμβάνεται υπόψη όχι μόνον το γράμμα της, αλλά και το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται και οι σκοποί που επιδιώκονται με τη ρύθμιση της οποίας αποτελεί μέρος.
- 22 Όσον αφορά, πρώτον, το γράμμα του άρθρου 16 του κανονισμού 261/2004, από την παράγραφο 1 του άρθρου αυτού προκύπτει ότι κάθε κράτος μέλος υποχρεούται να ορίζει φορέα αρμόδιο για την εφαρμογή του κανονισμού όσον αφορά τις πτήσεις που αναχωρούν από αερολιμένες που βρίσκονται στο έδαφός του, καθώς και για τις πτήσεις από τρίτες χώρες προς αερολιμένες σε αυτό το έδαφος, και ο φορέας αυτός λαμβάνει τα μέτρα που είναι αναγκαία για να καταστούν σεβαστά τα δικαιώματα των επιβατών.
- 23 Το άρθρο 16, παράγραφος 2, του κανονισμού 261/2004 διευκρινίζει ότι κάθε επιβάτης μπορεί να υποβάλλει καταγγελία σε οιοδήποτε φορέα έχει ορισθεί κατ' εφαρμογή της παραγράφου 1 ή σε οιοδήποτε αρμόδιο φορέα έχει ορίσει ένα κράτος μέλος, σχετικά με τυχόν παράβαση του παρόντος κανονισμού σε οποιοδήποτε αερολιμένα του εδάφους κράτους μέλους ή σχετικά με οιαδήποτε πτήση από τρίτη χώρα προς αερολιμένα του εδάφους κράτους μέλους.
- 24 Λαμβανομένου υπόψη του γράμματος των διατάξεων αυτών, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι οι καταγγελίες περί των οποίων γίνεται λόγος στο άρθρο 16, παράγραφος 2, του κανονισμού 261/2004 πρέπει να θεωρηθούν μάλλον ως αναφορές οι οποίες αναμένεται να συμβάλουν στην ορθή εφαρμογή του κανονισμού αυτού εν γένει, χωρίς να απαιτείται ενέργεια

του εν λόγω φορέα μετά την υποβολή τέτοιων καταγγελιών ώστε να διασφαλιστεί το δικαίωμα αποζημίωσης κάθε επιβάτη χωριστά (απόφαση της 17ης Μαρτίου 2016, Ruijsenaars κ.λπ., C-145/15 και C-146/15, EU:C:2016:187, σκέψη 31).

- 25 Ομοίως, όσον αφορά την έννοια των «κυρώσεων» του άρθρου 16, παράγραφος 3, του εν λόγω κανονισμού, το Δικαστήριο έκρινε, υπό το πρίσμα της αιτιολογικής σκέψης 21 του ίδιου κανονισμού, ότι οι κυρώσεις αυτές πρέπει να νοούνται ως μέτρα λαμβανόμενα λόγω των παραβάσεων τις οποίες εντοπίζει ο αρμόδιος φορέας στο πλαίσιο άσκησης της γενικής εποπτείας που προβλέπει το άρθρο 16, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004, και όχι ως μέτρα διοικητικού καταναγκασμού επιβαλλόμενα υποχρεωτικώς σε κάθε μεμονωμένη περίπτωση (απόφαση της 17ης Μαρτίου 2016, Ruijsenaars κ.λπ., C-145/15 και C-146/15, EU:C:2016:187, σκέψη 32).
- 26 Εντούτοις, διαπιστώνεται ότι το γράμμα του άρθρου 16 του κανονισμού 261/2004 ουδόλως απαγορεύει σε κράτος μέλος να απονέμει τέτοια αρμοδιότητα λήψης μέτρων καταναγκασμού σε φορέα αρμόδιο για την εφαρμογή του κανονισμού. Αντιθέτως, όπως επισημαίνει ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 36 των προτάσεων του, από το γράμμα του άρθρου αυτού προκύπτει ότι τα κράτη μέλη διαθέτουν περιθώριο εκτιμήσεως όσον αφορά τις αρμοδιότητες που επιθυμούν να παράσχουν στους εθνικούς φορείς τους για την προάσπιση των δικαιωμάτων των επιβατών.
- 27 Κατά τα λοιπά, το Δικαστήριο επισήμανε ότι, λαμβανομένου υπόψη, μεταξύ άλλων, του περιθωρίου εκτιμήσεως το οποίο διαθέτουν τα κράτη μέλη ως προς τις αρμοδιότητες που επιθυμούν να αναθέσουν στους φορείς του άρθρου 16, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004, τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα, προκειμένου να εξαλειφθεί ενδεχόμενη ανεπάρκεια στην προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, να εξουσιοδοτούν τους φορείς αυτούς να λαμβάνουν μέτρα κατόπιν υποβολής ατομικών καταγγελιών (πρβλ. απόφαση της 17ης Μαρτίου 2016, Ruijsenaars κ.λπ., C-145/15 και C-146/15, EU:C:2016:187, σκέψη 36).
- 28 Δεύτερον, το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται το άρθρο 16 του κανονισμού 261/2004 συνηγορεί επίσης υπέρ της ερμηνείας αυτής.
- 29 Συναφώς, όπως προκύπτει από το άρθρο 12 και από το άρθρο 16, παράγραφος 2, του κανονισμού αυτού, σε συνδυασμό με την αιτιολογική σκέψη του 22, ο μόνος περιορισμός της αρμοδιότητας των φορέων που έχουν οριστεί για να διασφαλίσουν την εφαρμογή του κανονισμού είναι το δικαίωμα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών να ζητήσουν ενώπιον δικαστηρίου αποζημίωση συμπληρωματική της κατ' αποκοπήν αποζημίωσης που προβλέπει το άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004.
- 30 Ενώ τα κατ' αποκοπήν ποσά που καθορίζονται στο άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 συνιστούν τυποποιημένη και άμεση αποζημίωση, προς αποφυγή της επιβάρυνσης που εκ φύσεως συνεπάγεται η άσκηση αγωγής αποζημίωσης ενώπιον των αρμοδίων δικαστηρίων, η συμπληρωματική αποζημίωση που προβλέπεται στο άρθρο 12 του κανονισμού αυτού αφορά τη συγκεκριμένη ζημία την οποία έχει υποστεί ο επιβάτης αεροπορικών μεταφορών και η οποία πρέπει να εκτιμάται ατομικά και εκ των υστέρων (πρβλ. απόφαση της 29ης Ιουλίου 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, σκέψεις 28 και 36).
- 31 Αντιθέτως, τα κατ' αποκοπήν ποσά που προβλέπονται στο άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 αποβλέπουν στην αποκατάσταση μόνο των ζημιών που είναι σχεδόν πανομοιότυπες για όλους τους ενδιαφερόμενους επιβάτες (πρβλ. απόφαση της 29ης Ιουλίου 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, σκέψη 30 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

- 32 Ο προσδιορισμός των ποσών αυτών δεν απαιτεί ατομική εκτίμηση της έκτασης της προκληθείσας ζημίας, καθόσον, αφενός, το ποσό της κατ' αποκοπήν αποζημίωσης που προβλέπεται στο άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004 υπολογίζεται με βάση την απόσταση που διανύθηκε στη συγκεκριμένη πτήση, λαμβανομένου υπόψη του τελευταίου προορισμού του επιβάτη (πρβλ. απόφαση της 7ης Σεπτεμβρίου 2017, Bossen κ.λπ., C-559/16, EU:C:2017:644, σκέψη 17), και, αφετέρου, η υπερβαίνουσα τις τρεις ώρες διάρκεια της πραγματικής καθυστέρησης δεν λαμβάνεται υπόψη για τον υπολογισμό του ποσού αυτού (πρβλ. απόφαση της 23ης Οκτωβρίου 2012, Nelson κ.λπ., C-581/10 και C-629/10, EU:C:2012:657, σκέψη 54).
- 33 Επομένως, όπως υπογράμμισε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 46 των προτάσεών του, τόσο οι επιβάτες όσο και οι αερομεταφορείς μπορούν ευχερώς να προσδιορίσουν το ποσό της οφειλόμενης αποζημίωσης. Το ίδιο ισχύει, κατά μείζονα λόγο, για τους φορείς που ορίζονται βάσει του άρθρου 16, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004.
- 34 Περαιτέρω, μολοντί η αποκλειστική εκδίκαση από τα δικαστήρια των διαφορών που αφορούν την αποζημίωση του άρθρου 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 επιτρέπει να αποφευχθεί, στο πλαίσιο της εκτίμησης της ίδιας ατομικής περίπτωσης, ο κίνδυνος αποκλινοσών εκτιμήσεων μεταξύ, αφενός, των φορέων του άρθρου 16, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 και, αφετέρου, των εθνικών δικαστηρίων τα οποία επιλαμβάνονται ατομικών προσφυγών (πρβλ. απόφαση της 17ης Μαρτίου 2016, Ruijsseenaars κ.λπ., C-145/15 και C-146/15, EU:C:2016:187, σκέψη 34), ο κίνδυνος αυτός μπορεί επίσης να μετριαστεί με τον κατάλληλο συντονισμό των διοικητικών και των δικαστικών διαδικασιών.
- 35 Όπως υπογράμμισε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 51 των προτάσεών του, ελλείψει σχετικής ρύθμισης της Ένωσης, εναπόκειται στην εσωτερική έννομη τάξη κάθε κράτους μέλους να θεσπίσει τους αναγκαίους προς τούτο διαδικαστικούς κανόνες.
- 36 Επομένως, η αναγνώριση αρμοδιότητας λήψης μέτρων καταναγκασμού στον εθνικό φορέα του άρθρου 16, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 δεν μπορεί, εν πάση περιπτώσει, να στερήσει ούτε από τους επιβάτες ούτε από τους αερομεταφορείς τη δυνατότητα να προσφύγουν ενώπιον του αρμόδιου εθνικού δικαστηρίου (πρβλ., για τους επιβάτες, απόφαση της 22ας Νοεμβρίου 2012, Cuadrench Moré, C-139/11, EU:C:2012:741, σκέψη 23).
- 37 Δεδομένου ότι το αίτημα αποζημίωσης επιβάτη αεροπορικών μεταφορών δυνάμει του άρθρου 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 αποτελεί την άσκηση δικαιώματος διασφαλιζόμενου από το δίκαιο της Ένωσης, το άρθρο 47 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης αναγνωρίζει στον επιβάτη αυτόν το δικαίωμα αποτελεσματικής προσφυγής και πρόσβασης σε δικαστήριο, το οποίο έχει τη δυνατότητα, ενδεχομένως, να υποβάλει προδικαστικό ερώτημα στο Δικαστήριο βάσει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ. Ομοίως, ο αερομεταφορέας πρέπει να μπορεί να ασκήσει ένδικο βοήθημα κατά της απόφασης με την οποία ο εθνικός φορέας του άρθρου 16, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004, ο οποίος επιλήφθηκε ατομικής καταγγελίας εκ μέρους επιβάτη, τον υποχρέωσε να καταβάλει την αποζημίωση που οφείλεται στον εν λόγω επιβάτη δυνάμει του κανονισμού αυτού.
- 38 Τρίτον, η ερμηνεία του άρθρου 16 του κανονισμού 261/2004, η οποία παρατίθεται στις προηγούμενες σκέψεις, υποστηρίζεται από τους σκοπούς που επιδιώκει ο εν λόγω κανονισμός, όπως αυτοί ορίζονται στις αιτιολογικές σκέψεις του 1, 2 και 4. Πρόκειται, αφενός, για τον σκοπό της διασφάλισης υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών, λαμβανομένων πλήρως υπόψη



των απαιτήσεων προστασίας των καταναλωτών εν γένει, και, αφετέρου, για τον σκοπό της ενίσχυσης των δικαιωμάτων των επιβατών με την μείωση της αναστάτωσης και της ταλαιπωρίας που προκαλούν οι σημαντικές καθυστερήσεις ή οι ματαιώσεις των πτήσεων.

- 39 Πάντως, ο ειδικός σκοπός της κατ' αποκοπήν αποζημίωσης που χορηγείται δυνάμει του κανονισμού 261/2004 αποσκοπεί ακριβώς στην αποκατάσταση, με τυποποιημένο και άμεσο τρόπο, της ζημίας που συνίσταται σε απώλεια χρόνου ίση ή μεγαλύτερη των τριών ωρών που συνεπάγεται η καθυστέρηση αυτή, η οποία συνιστά «ταλαιπωρία» κατά την έννοια του κανονισμού, χωρίς οι συγκεκριμένοι επιβάτες να είναι αναγκασμένοι να υποστούν την επιβάρυνση που εκ φύσεως συνεπάγεται η άσκηση αγωγής αποζημίωσης (πρβλ. απόφαση της 29ης Ιουλίου 2019, *Rusu*, C-354/18, EU:C:2019:637, σκέψη 28).
- 40 Η απονομή αρμοδιότητας λήψης μέτρων καταναγκασμού σε εθνικό φορέα που έχει οριστεί βάσει του άρθρου 16, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού συμβάλλει ασφαλώς στο να μην υφίστανται οι επιβάτες την επιβάρυνση που εκ φύσεως συνεπάγεται η άσκηση αγωγής αποζημίωσης. Η αρμοδιότητα αυτή καθιστά δυνατή, για τους λόγους απλότητας, ταχύτητας και αποτελεσματικότητας τους οποίους μνημονεύει ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 48 των προτάσεων του, τη διασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, αποτρέποντας ταυτόχρονα τη συμφόρηση των δικαστηρίων λαμβανομένου υπόψη του δυνητικά μεγάλου αριθμού αιτημάτων αποζημίωσης.
- 41 Λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των ανωτέρω σκέψεων, στο υποβληθέν ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 16 του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι τα κράτη μέλη έχουν την ευχέρεια να αναθέτουν στον εθνικό φορέα που είναι αρμόδιος για την εφαρμογή του κανονισμού την εξουσία να υποχρεώνει τον αερομεταφορέα να καταβάλει την κατά την έννοια του άρθρου 7 του κανονισμού αποζημίωση που οφείλεται στους επιβάτες δυνάμει του ίδιου κανονισμού, όταν ο εθνικός φορέας έχει επιληφθεί ατομικής καταγγελίας επιβάτη, υπό την επιφύλαξη ότι ο επιβάτης και ο αερομεταφορέας έχουν τη δυνατότητα δικαστικής προσφυγής.

### **Επί των δικαστικών εξόδων**

- 42 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπύπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (τρίτο τμήμα) αποφαινεται:

**Το άρθρο 16 του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91,**

**έχει την έννοια ότι:**

**τα κράτη μέλη έχουν την ευχέρεια να αναθέτουν στον εθνικό φορέα που είναι αρμόδιος για την εφαρμογή του κανονισμού την εξουσία να υποχρεώνει τον αερομεταφορέα να καταβάλει την κατά την έννοια του άρθρου 7 του κανονισμού αποζημίωση που οφείλεται**

**στους επιβάτες δυνάμει του ίδιου κανονισμού, όταν ο εθνικός φορέας έχει επιληφθεί ατομικής καταγγελίας επιβάτη, υπό την επιφύλαξη ότι ο επιβάτης και ο αερομεταφορέας έχουν τη δυνατότητα δικαστικής προσφυγής.**

(υπογραφές)